

Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna 2020:18

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) delar i stort Boverkets slutsatser gällande den föreslagna utökningen av kraven för laddinfrastruktur och anser inte att de utökade krav som utredningen haft att undersöka bör införas. De nyligen beslutade kraven på laddinfrastruktur, som ska tillämpas från den 11 mars 2021, innebär en lämplig avvägning mellan kostnad och nytta och utgör ett bra komplement till andra åtgärder som syftar till att ställa om till en fossilfri fordonsflotta.

SKR instämmer med Boverket att undantagen enligt energiprestandadirektivet inte bör tillämpas i Sverige. Implementeringen av ett eller flera undantag skulle skapa ett mer svårtillämpligt regelverk och väsentligen öka administrationen för kommuner.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Utökade kravnivåer för laddinfrastruktur

Boverket har fått i uppdrag att utreda höjda kravnivåer avseende laddinfrastruktur för elfordon vid ny- och ombyggnad. De föreslagna kraven innebär en höjd ambitionsnivå i förhållande till EU:s energiprestandadirektiv.

SKR delar i stort Boverkets slutsatser gällande den föreslagna utökningen av kraven för laddinfrastruktur och anser inte att de utökade krav som utredningen haft att undersöka bör införas. De nyligen beslutade kraven på laddinfrastruktur, som ska tillämpas från den 11 mars 2021, innebär en lämplig avvägning mellan kostnad och nytta och utgör ett bra komplement till andra åtgärder som syftar till att ställa om till en fossilfri fordonsflotta.

Om man ändå beslutar om utökning av kraven på laddinfrastruktur bör utökningen avgränsas till att endast omfatta bostäder. Om utökningen även skulle omfatta arbetsplatser, men inte andra lokaler, kommer det att innebära svåra bedömningar beträffande vilka slags byggnader som ska betraktas som arbetsplats alternativt kontor. Exempelvis utgör även ett handelsområde arbetsplats för många människor, och många verksamheter kan ha inslag av kontor. Kravet bör även fortsättningsvis endast omfatta ledningsinfrastruktur för att inte riskera att ökade kostnader går ut över

de grupper som redan idag har svårast att komma in på bostadsmarknaden. Av rättviseskäl är det viktigt att kostnaderna för en grön omställning av fordonsflottan i första hand läggs på de som äger och kör bil och inte på hela kollektivet bostadsägare och hyresgäster.

Undantag enligt direktivet och konsekvenser för kommuner

En ändring av kravnivåerna för laddinfrastruktur skulle innebära en viss utökad arbetsbelastning för byggnadsnämnderna som, sett för sig själv, får anses rimlig. Det bör dock beaktas att PBL sedan 2011 genomgått ett mycket stort antal förändringar vilka sammantaget innebär stora arbetsinsatser för kommunerna.

SKR instämmer med Boverket att undantagen enligt energiprestandadirektivet inte bör tillämpas i Sverige. Implementeringen av ett eller flera undantag skulle skapa ett mer svårtillämpligt regelverk och väsentligen öka administrationen för kommuner.

Undantagen skulle i flera fall innebära helt nya arbetsuppgifter för byggnadsnämnderna och därmed resultera i en långsammare och dyrare bygglovsprocess. Målsättningen måste istället vara att de kravnivåer som tillämpas är välavvägda, långsiktigt hållbara och anpassade till behoven i hela landet. Kraven på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnad kan inte ensamt lösa omställningen till en fossilfri fordonsflotta utan bör ses som ett komplement till andra, i många fall mer verkningfulla, åtgärder.

Det ska också noteras att kommunerna inte bara påverkas av de utökade kraven i sin roll som byggnadsnämnd, utan även i form av de ökade kostnader som påförs kommunen som fastighetsägare. Med utökade krav riskerar dessa kostnader att bli betydande.

Sveriges Kommuner och Regioner

Staffan Isling

Gunilla Glasare